Conférence-débat n°1
Mobilités et déplacements à la Part-Dieu

CONFÉRENCE-DÉBAT N°1 MOBILITÉS ET DÉPLACEMENTS À LA PART-DIEU 1

Accueil 2
Gérard CLAISSE 2
Vice-Président chargé de la participation citoyenne 2
Michèle VULLIEN 3
Vice-présidente en charge de la mobilité et des déplacements 3

Les mutations de la mobilité au cœur de la transformation urbaine 4
Georges AMAR 4
Consultant chercheur en prospective et mobilités 4

Témoignage d'utilisateurs du quartier : la parole des entreprises et salariés 7
Dominique CHERBLANC 7
EDF - Responsable du groupe de travail mobilité au club d'entreprises Lyon Part-Dieu 7

Réactions de la salle 8

Présentation des intentions du projet Lyon Part-Dieu en matière de mobilités et de déplacements 11
François DECOSTER 11
AUC 11

Echanges avec la salle 14

Accueil

Gérard CLAISSE
Vice-Président chargé de la participation citoyenne

Bonsoir et merci d'avoir répondu à notre invitation. Bienvenue à cette première conférence-débat sur le projet Lyon Part-Dieu - qui s'inscrit à l'horizon 2030. Cette conférence est la première d'une série de trois. Nous parlerons ce soir des mobilités. La deuxième conférence portera sur la Part-Dieu, un quartier à vivre 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ; et la troisième, sur les espaces publics et l'architecture.

Je rappelle que ces conférences s'inscrivent dans le cadre de la concertation préalable sur le projet Part-Dieu - laquelle a été lancée le 13 septembre par une réunion publique à la Bourse du travail. Cette concertation vise à permettre à l'ensemble des usagers de la Part-Dieu - qu'ils soient habitants, employés, associations ou commerçants - de se fabriquer une culture commune sur les grands enjeux de ce projet urbain. L'objectif est également que vous puissiez avoir des échanges avec les auteurs du projet que sont le Grand Lyon, la mission Part-Dieu et François Decoster au titre de l'AUC. Ce débat doit permettre de soulever des questions qui n'auraient pas été soulevées jusque-là et d'enrichir la réflexion de l'ensemble des acteurs qui travaillent au quotidien sur ce projet. La réunion ne vise en revanche pas à traiter des problèmes d'ici et maintenant. Pour ce faire, la mission Part-Dieu est ouverte au public les lundis matins et les mercredis après-midi.

La concertation préalable est organisée de manière classique. Le dossier est disponible dans les mairies du 3ème et du 6ème ainsi qu'au Grand Lyon. Vous avez la possibilité d'y consigner vos remarques et propositions dans un registre, sachant que la consultation est ouverte pour une durée indéterminée.

La question des mobilités à la Part-Dieu est une question centrale puisque la Part-Dieu constitue un centre d'affaires, administratif et commercial de dimension métropolitaine ainsi qu'un nœud de déplacement considérable - 500 000 déplacements/jour y sont recensés - et d'un pôle d'échange multimodal de grande qualité - avec une ligne de métro, bientôt trois lignes de tramway, 11 lignes de bus, des VéloV, des taxis ou encore des loueurs de véhicules. Il s'agit donc d'un lieu d'échanges très important - lequel est en outre appelé à se développer puisque 220 000 voyageurs/ jour sont attendus à l'horizon 2030 dans la gare de la Part-Dieu. L'enjeu consiste donc à arriver à la Part-Dieu et à s'y déplacer.

Par ailleurs, la Part-Dieu est un quartier d'une grande accessibilité mais également un lieu où l'on se perd et dans lequel il est difficile de se repérer, et donc de s'y déplacer. Charles Delfante parlait du centre commercial comme d'un coffre-fort. Le quartier se compose d'une série de lieux coffres forts, sans lien entre eux, avec des difficultés pour passer de l'un à l'autre. La problématique de la mise en relation et de la création de liens est donc essentielle.

Michèle VULLIEN
Vice-présidente en charge de la mobilité et des déplacements

Bonjour à tous. En ma qualité de Vice-présidente en charge de la mobilité et des déplacements et en tant que représentante du Sytral, j'ai la charge d'introduire le sujet. La concertation vient certes de démarrer mais nous n'avons pas attendu cette concertation pour travailler. Plus de 4 millions d'habitants de l'agglomération se déplacent au quotidien, ce qui montre l'ampleur du projet. Le projet Part-Dieu est en outre ambitieux, tant l'efficacité des dessertes en transport est primordiale. Je souhaite pour ma part insister sur la nécessité de travailler ensemble, en tenant compte des demandes et des attentes de chacun.

Nous avons jusqu'à maintenant travailler sur le pôle métropolitain. Une expertise nationale nous est apportée sur le projet. Ce soir, nous allons notamment étudier le volet des déplacements, sachant que le site est très contraint. Il faut à la fois tenir compte des différentes liaisons qui parviennent à la Part-Dieu et des différents types d'utilisateurs - qui habitent, travaillent, traversent ou encore déjeunent dans le quartier.

Ce projet s'inscrit à l'horizon 2030, qui correspond également à l'échéance du SCOT. Nous disposons donc d'une vingtaine d'années pour le faire aboutir. Il représente 825 000 m^2 de SHON entre 2010 et 2030, 29 000 emplois supplémentaires, 3 000 habitants de plus (contre 5 000 aujourd'hui). Ces quelques chiffres prouvent l'ampleur de la tâche face à l'enjeu de cohabitation. Au Grand Lyon, nous avons envie d'aimer l'avenir et nous souhaitons pouvoir l'aimer tous ensemble afin que chacun soit heureux dans son quartier.

Les services du Sytral et de l'exploitant sont très attentifs à ce projet ; le Grand Lyon également. Et nous n'oublions jamais que ce projet est au service des hommes.

Jean-Yves CHAPUIS

Nous allons maintenant donner la parole aux trois intervenants de ce soir : M. Georges Amar, M. Cherblanc et M. François Decoster.

La mobilité ne recouvre pas seulement les thématiques des transports et des déplacements mais a également trait à la condition humaine. Georges Amar y reviendra. Vous serez peut-être surpris par l'aspect prospectiviste de sa présentation. M. Amar a été chef du projet du pôle multimodal de La Défense pour la RATP. Il va nous montrer que le droit à la centralité et le fait d'être mobile constitue l'élément clé de nos villes. Il nous expliquera également que gagner du temps ne revient pas seulement à rétrécir le temps mais à remplir le temps. Le déplacement devient un temps où l'on ne perd pas son temps. Les choses vont parfois plus vite qu'on ne l'imagine et il faut savoir se tenir prêt.

Les mutations de la mobilité au cœur de la transformation urbaine

Georges AMAR

Consultant chercheur en prospective et mobilités

Nous allons, au cours de cette intervention, faire un voyage dans le temps ; la vision prospective qui suit est relativement radicale. Mais il ne faut pas craindre d'envisager le futur et ses ruptures potentielles. Mon propos n'a rien d'irréaliste. C'est au contraire être réaliste que de prendre conscience que le monde évolue très rapidement.

La prospective est un exercice complexe. Il ne s'agit pas de prolonger le présent mais d'envisager le futur dans un univers plein d'incertitudes et riche d'innovations puissantes et imprévisibles. Il ne s'agit pas de chercher à prévoir les évènements ; on ne pourrait que se tromper. Il s'agit en revanche de repérer les nouveaux concepts et les concepts porteurs d'avenir ou encore de détecter les paradigmes émergents.

Pour ne pas rester dans l'abstrait, prenons l'exemple du VéloV. Le VéloV recouvre-t-il un concept porteur d'avenir ? Le VéloV et le Vélib mettent en scène un concept curieux, celui du Transport Public Individuel (TPI). Cette expression est intéressante car paradoxale. L'on a en effet tendance à opposer transports collectifs et voiture individuelle. La plupart des politiques urbaines opposent d'ailleurs les deux. Ce concept transgresse nos catégories habituelles. Il ne faut plus penser à développer seulement le transport collectif mais également intégrer les nouvelles formes de mobilité. Une grande partie des formes futures de mobilité seront des formes bâtardes, c'est-à-dire pas uniquement publiques ou pas uniquement individuelles, mais les deux à la fois.

Le champ du transport fait l'objet d'un changement de paradigme, du transport vers la mobilité. Les deux notions sont extrêmement différentes. La mobilité est une idée nouvelle, car centrée sur la

personne. En parlant de transport, on parle flux et véhicules alors que la mobilité a trait à la personne elle-même. La mobilité devient quasiment un droit et constitue un mode de vie.

Ce changement de paradigme induit un changement considérable en termes d'usages, d'outils et d'acteurs. A titre d'exemple, Google est devenu un des grands opérateurs de la mobilité. Les opérateurs de la mobilité ne correspondent pas seulement aux opérateurs du transport.

Ce nouveau paradigme peut être résumé en deux mots : « Vivre mobile » ; nous menons une vie « mobile ». La formule ne vient d'ailleurs pas des transporteurs mais des téléphonistes.

Les outils emblématiques de la mobilité ne sont pas ceux du transport. L'automobile ou l'avion ont constitué l'emblème de la mobilité au 20ème siècle. La voiture a aujourd'hui perdu la bataille symbolique. Le Smartphone et la paire de baskets représentent désormais la mobilité moderne, au moins sur le plan symbolique. Le centre de gravité du paradigme de mobilité réside dans l'individu, et en particulier dans le cerveau et les jambes. Le transport de demain c'est le corps humain, et ses prothèses - aussi bien mécaniques qu'électroniques. Le paradigme de la mobilité pourrait être résumé de la manière suivante : une personne mobile qui mène une vie mobile dans une ville mobile.

La nouvelle mobilité correspond à une petite révolution de l'espace et du temps. Au cours de l'histoire, nous en avons connu d'autres, à l'époque de l'apparition de la montre notamment. Nous sommes passés d'un ancien paradigme à un nouveau paradigme. Dans l'ancien, l'on considère que la vie urbaine se déroule dans des lieux fixes et déterminés dans lesquels on effectue certaines choses. Entre ces lieux, l'individu utilise les transports - considérés comme une perte de temps. Les activités intéressantes se déroulent dans des lieux précis tandis que le transport constitue un mal nécessaire. Dans le nouveau paradigme, la vie se déroule en mobilité et la mobilité devient un bien utile.

Actuellement, l'on dispose de deux manières de gagner du temps, par la vitesse ou en remplissant ce temps. A titre d'exemple, les deux heures de trajet en TVG qui séparent Paris et Lyon constituent une durée parfaite : le voyageur a le temps de dormir un peu, de travailler et de rêvasser. Attendre, c'est ne pas savoir combien de temps il convient d'attendre En sachant que le bus n'arrivera que dans 25 minutes, l'individu a la possibilité de décider de prendre un taxi, de marcher, de faire autre chose. La notion d'attente traditionnelle est en train de disparaître. Désormais, les temps d'attente peuvent être utilisés intelligemment.

La notion de lieu fait également l'objet d'un changement de paradigme. Dans l'ancien paradigme, le transport est un déplacement. Le mouvement découle de ces lieux dans lesquelles les activités prennent place. Dans le nouveau paradigme, l'individu est un être mobile qui s'arrête de temps en temps. Le « lieu » se situe entre deux mouvements. La logique est inversée. Un lieu devient une étape, une pause. Et il est désormais possible de se donner rendez-vous sans fixer de lieu. Le lieu du rendez-vous découle de l'intersection des trajectoires. Le mouvement détermine le lieu alors qu'auparavant le lieu déterminait le mouvement. Jules Verne décrit cela très bien. Dans 20 000 lieux sous les mers, le Capitaine Nemo avait une devise : *mobilis in mobile*, c'est-à-dire « être mobile dans un cadre fluide ». Aujourd'hui, nous sommes mobiles dans un cadre lui-même mobile. La ville est en passe de devenir un cadre mobile.

L'individu mobile est par ailleurs multi-mobile ou multimodale. Chacun met en œuvre son propre cocktail mobilité et organise sa mobilité en faisant un peu de taxi, de métro, de vélo… Ce cocktail

varie en fonction des individus et des jours. Chaque personne fabrique sa mobilité. Et les services de mobilité permettent à chacun de constituer son cocktail. La mobilité personnelle devient une compétence. Et la mobilité urbaine est une compétence complexe. Souvent, un individu ne maîtrise d'ailleurs que deux ou trois modes. Mais s'agissant d'une compétence, elle s'apprend. Quant au service de la mobilité, il n'équivaut pas au service du transport. Le service du transport consiste à offrir des bus ou des trains à l'heure. Mais le service à la mobilité consiste à procurer l'*empowerment*, c'est-à-dire à donner aux individus la capacité de construire leur propre mobilité. Il y a quelques années, la RATP organisait des ateliers mobilité pour apprendre aux individus à lire un plan et à utiliser les transports. La pédagogie à la mobilité est essentielle car elle contribue à l'autonomie. Apple en est un parfait exemple en ce sens qu'il met à disposition des outils utilisables sans mode d'emploi, qu'on apprend à utiliser en s'en servant.

La pédagogie doit permettre aux individus de développer une mobilité intelligente, encore appelée « smart mobilité ». La smart mobilité cache la révolution paradigmatique de l'information. L'information au sens classique consiste à savoir où se situe l'arrêt de bus, dans quelle direction le bus se dirige ou encore l'heure à laquelle il part. Dans le nouveau paradigme, l'information ne se réduit pas au mode d'emploi. Elle devient du *software*, du logiciel. Le covoiturage en constitue le meilleur exemple. Le *hardware*, c'est-à-dire le matériel roulant, ne change pas. En revanche, l'immatériel change. La nouvelle information sert la sérendipité, c'est-à-dire à trouver ce qu'on ne cherchait pas initialement ; c'est la chance organisée. L'information sert à donner des idées, à engendrer des opportunités. Elle ne sert plus seulement l'efficacité de la destination. Enfin, les voyageurs s'informent désormais entre eux. Dans l'ancien schéma, l'information partait d'un émetteur et se destinait à un récepteur. Désormais, les récepteurs émettent. Twitter en est un parfait exemple. Chaque voyageur est lui-même une source d'information.

La vie devient mobile. Toutes les activités peuvent désormais s'exécuter en mode mobile : on peut travailler ou dormir en mode mobile. La mobilité devient mode de vie. Le travail mobile constitue l'un des thèmes très importants de la mobilité. La relation du travail avec l'espace et le temps est en pleine révolution. Car la mobilité est remplie d'activités. A titre d'exemple, le métro est un lieu de lecture très important.

Le corps devient quant à lui un élément très important de la mobilité, tout d'abord parce que la médecine nous oblige désormais à marcher une demi-heure par jour. La mobilité ne sert plus seulement à aller quelque part mais à rester en bonne santé. La mobilité devient une notion de développement personnel puisqu'elle permet aussi le lien avec les autres.

Les infrastructures sont également en train de changer. L'innovation ne porte plus seulement sur ce qui bouge mais également sur ce qui ne bouge pas. La partie statique de la mobilité - les stations VéloV par exemple - deviennent aussi importantes que la partie mobile. Les grands pôles d'échange en sont une illustration mais il en est de même pour l'arrêt de bus ou le banc public - qui constitue la station de base. Les parcs et jardins équipés de wifi mais aussi de tables, chaises ou encore toilettes deviennent également des éléments clés de la mobilité. Soigner la mobilité d'une ville nécessite de soigner les stations.

Les métros du 21ème siècle ne seront plus seulement des machines à flux mais une *crowd sourcing*. Actuellement, le métro vise principalement à évacuer la foule. Demain, il considèrera la foule comme une ressource.

Quant aux valeurs, elles évoluent également, de la valeur transport ou transit - qui se mesure en kilomètres - à un système de valeur qui mesure en effet le temps gagné en y intégrant les questions de santé ou encore les opportunités de travail mais s'avère encore bien plus large, intitulé valeur « reliance ». Cette valeur recouvre la création d'opportunités, la création de sérendipité, la création de liens ou encore de contacts. Désormais un système de mobilité devrait être évalué en fonction de sa puissance de reliance.

En termes d'outils, on ne cherchera plus la solution idéale et unique mais la diversité modale. Dans les villes de demain, nous utiliserons trente à quarante modes différents puisque l'invention se fait par l'hybridation. Le raisonnement ne repose plus sur le temps et la puissance mais sur les services et les lieux, ce qui multiplie considérablement les capacités d'innovation. Les hybridations modales seront nombreuses. Dans ce paysage, l'automobile a néanmoins un avenir, à condition qu'elle évolue. Le paradigme « un propriétaire, un conducteur, un véhicule » deviendra minoritaire.

Pour finir, le numérique constitue la véritable révolution. L'avenir réside dans le mélange du virtuel et du physique, dont la Wii constitue un exemple. La mobilité urbaine de demain constituera sans doute un métissage du virtuel et du physique.

Jean-Yves CHAPUIS

Avant de débattre avec la salle, j'invite Dominique CHERBLANC - responsable du groupe de travail mobilité au club d'entreprises Lyon Part-Dieu - à réagir. Comment voyez-vous l'évolution du travail dans ce cadre-là ?

Témoignage d'utilisateurs du quartier : la parole des entreprises et salariés

Dominique CHERBLANC

EDF - Responsable du groupe de travail mobilité au club d'entreprises Lyon Part-Dieu

Je représente la commission mobilité au club des entreprises Part-Dieu - créé en printemps 2012. Monsieur Amar a précisé en préambule que la prospective ce n'était pas prédire les évènements, même s'il en a prédit quelques-uns. Du côté des entreprises, les chefs d'entreprise et les cadres dirigeants ont pour principe fondateur : « gouverner c'est prévoir ».

Nous sommes bien évidemment intéressés et concernés par la transformation du quartier qui recouvre des habitants, des consommateurs et des voyageurs mais aussi plus de 45 000 salariés, sans compter les clients ou les partenaires qui se rendent à Lyon à la journée. Les entreprises sont donc partie prenante dans la réflexion sur l'évolution du quartier et la circulation dans et vers le quartier.

Le club des entreprises est présidé par Hervé Chaine, d'Egis. Une cinquantaine d'entreprises y sont représentées, dont les plus grandes entreprises du quartier (EDF, Areva…) mais également des entreprises de taille plus modeste. Le club compte quatre commissions : mobilité, services aux

salariés, communication et immobilier. La commission mobilité a notamment pour mission d'agir en faveur d'une mobilité sereine dans et vers Part-Dieu. Il s'agit de réfléchir à la manière de faire en sorte que la voiture ne congestionne pas le quartier et de mieux utiliser la voirie. La desserte des bureaux et des restaurants d'entreprise posent des problèmes de circulation. La commission mobilité entend donc proposer des recommandations. L'objectif du club vise également à mutualiser les moyens. Certaines grandes entreprises ont développé de bonnes pratiques comme des plans de déplacement d'entreprise et peuvent les partager avec d'autres. L'enjeu consiste également à réfléchir à la mise en place de flottes de voiture inter-entreprises, en y intégrant la notion de véhicules propres. Le quartier de la Part-Dieu se veut innovant et la mobilité doit participer de cette innovation. Nous réfléchissons donc aux moyens que nous pourrions développés. J'ai bien noté la notion de corps augmentés. Des industriels nous ont d'ailleurs proposés des objets de déplacement nouveaux, destinés aux piétons. Nous organiserons sans doute des tests à l'échelle du quartier.

Monsieur Amar a également parlé de mobilité intelligente. La commission a tout d'abord travaillé à s'approprier l'existant. Nous nous attachons notamment à mieux faire connaître l'outil d'information chantier Infotrafic au sein de nos entreprises afin que l'outil soit mieux valorisé.

La deuxième mission de la commission mobilité vise à participer à la transformation de la gare en exprimant ses attentes afin que celle-ci permette à Lyon de trouver sa place parmi les grandes métropoles européennes. Sur ce sujet, nous travaillons en étroite collaboration avec le Grand Lyon, la mission Part-Dieu et la Chambre de commerce et de l'industrie.

Le club est récent. Nous apprenons pour l'instant à nous connaitre. 2013 devrait correspondre à une phase plus productive, de réflexions et de services mutualisés.

Réactions de la salle

De la salle

L'hybridation est intéressante. On l'a vu évoluer en France et à Lyon dans le domaine des transports en communs. Les lignes C constituent un exemple d'hybridation intéressant et sont souvent présentées comme une nouveauté. J'utilise pour ma part le C3, la ligne la plus chargée. Cette hybridation est en partie gâchée et n'évolue plus. Son trafic est désormais équivalent à celui d'un tramway. Il me semble qu'il aurait dès le départ fallu envisager un tramway sur cette ligne. La solution actuelle me semble vouée à l'échec car la ligne est très inconfortable.

Michèle VULLIEN

Le malheur du C3 est lié à l'absence de site propre. Ce dernier est toutefois prévu. Le véhicule retenu constitue une bonne solution mais la fluidité n'est aujourd'hui pas satisfaisante. Toutefois, compte tenu des travaux en cours sur le boulevard Garibaldi et de la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse, il semblait délicat de se lancer dans le même temps dans les travaux de site propre. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une erreur de véhicule.

De la salle

Le C3 est un cas d'école en ce sens qu'il présente des problèmes récurrents. En charge, le bus pèse 17 tonnes et abîme la chaussée. Par ailleurs, un trajet retour devra impérativement être envisagé.

De la salle

Georges Amar a parlé d'occuper son temps lorsqu'on se déplace. Mais autrefois, le travailleur qui avait fait les foins dans la journée dormait dans la charrette sur le trajet du retour. Vous proposez finalement une version moderne de cela. Si nous n'étions pas contraints de changer trois fois de mode de transport pour effectuer un trajet, nous aurions le temps de lire. Plutôt que de chercher à traverser la ville le plus rapidement possible, une solution serait de chercher à traverser la ville confortablement et en ayant la possibilité de faire autre chose que s'ennuyer.

Georges AMAR

Mon discours n'est pas de dire qu'il faut davantage de mobilité. Il ne faut pas confondre mobilité et agitation. La bonne mobilité est au fond celle qui permet de se reposer, celle qui ne constitue pas une perte de temps. Aujourd'hui, nous ne sommes pas dans la mobilité mais dans l'excès de transport. La mobilité ne se mesure plus seulement en quantité mais en qualité. Elle ne doit plus troubler la vie mais en constituer un ingrédient, voire l'enrichir.

Pour revenir sur le cas du C3, il présente l'avantage certain d'être indiqué sur le plan de la ville, tout comme les lignes de tramway. Cette hiérarchisation du réseau est très intéressante en ce sens qu'elle permet à des individus qui ne connaissent pas la ville d'emprunter les lignes C.

De la salle

Le quartier de la Part-Dieu est appelé à se densifier. Or actuellement aux heures de pointe, les bus situés à la sortie du centre commercial côté porte Oxygène, sont d'ores et déjà bondés. Que prévoit le projet Part-Dieu 2020 de ce point-de-vue-là ? Par ailleurs, comment empêcher une femme qui se rend à Carrefour pour faire ses courses d'emprunter sa voiture ?

Globalement, je ne vois pas comment vous traiterez les problèmes de transport alors que le quartier est appelé à se densifier et que les transports actuels sont saturés.

Jean-Yves CHAPUIS

François Decoster abordera cette problématique dans un instant.

De la salle

L'exposé de Georges Amar ouvre des pistes de réflexion. Celui-ci fait néanmoins la promotion du toujours plus vite, dans une vision productiviste du système, et sans jamais abordé la question du coût. A titre d'exemple, certains individus pourraient parfois souhaiter aller à Paris, mais pas au coût du TGV à l'heure actuelle. Le TER offre une alternative intéressante mais plusieurs trains ont été supprimés.

Vous présentez par ailleurs une vision idyllique des transports mais vous omettez de dire qu'actuellement, les gens sont compressés dans le métro aux heures de pointe.

Georges AMAR

Je ne plaide pas pour la vitesse, au contraire. Il est toutefois vrai que la notion de progrès des 50 dernières années a été de considérer que la vitesse était toujours un plus, ce que je ne contexte pas entièrement. Le TGV repose sur l'idée qu'un trajet plus rapide constitue une amélioration. Notre société a partagé cette idée collectivement. Je pense qu'on ne peut plus l'affirmer tel quel. On devrait pouvoir dire que le TGV est une bonne chose mais qu'aller moins vite est également une solution intéressante. Nous avons collectivement privilégié le vite et cher ; il y a aujourd'hui de la place pour autre chose.

Quant à la question de la saturation, elle est complexe. Répondre à court terme à cette problématique nécessite d'ajouter des trains ou des métros, ce qui ne constitue toutefois pas une réponse de long terme. Sur la durée, la réponse réside dans la réduction de la mobilité kilométrique et l'augmentation de la mobilité relationnelle. Il faut changer de modèle. L'évolution sera donc lente.

De la salle, FFMC 69

Tenez-vous compte des deux-roues et trois-roues motorisés dans les prévisions de déplacement et de stationnement ? Il faut rappeler qu'en fonction de leur lieu d'habitation et de leurs horaires de travail, les individus n'ont pas toujours la possibilité d'emprunter les transports collectifs et doivent disposer d'un moyen de communication personnel.

Jean-Yves CHAPUIS

Je propose que nous passions à la présentation de François Decoster, qui permettra de répondre à cette question.

Présentation des intentions du projet Lyon Part-Dieu en matière de mobilités et de déplacements

François DECOSTER
AUC

La Part-Dieu représente un peu le centre du monde- pour nous qui travaillons sur ce projet depuis trois ans - et ce quartier s'inscrit dans trois échelles différentes - ce qui constitue à la fois une difficulté et une chance. Il s'inscrit dans une échelle européenne et internationale par l'intermédiaire des TGV et du Rhônexpress. Il s'inscrit également dans une échelle métropolitaine au regard de tous les projets pour lesquels la Part Dieu représente une sorte d'engrenage chargée d'entraîner la machine économique de toute l'agglomération, voire même de la région. Enfin, le quartier fait également partie de la ville.

Dans ce contexte, la mobilité constitue une condition de réussite du projet Part-Dieu. Ce dernier ne pourra pas réussir s'il ne règle pas cette question et s'il ne propose pas de solutions innovantes en la matière, pour aujourd'hui et pour demain. La Part-Dieu constitue en effet le nœud des transports de l'agglomération, qu'il s'agisse du réseau de bus, du réseau de tramway, des trains ou du métro.

Lyon se situe à la croisée de trois grands espaces économiques européennes - la banane bleue, le réseau méditerranéen et l'arc atlantique - ce qui lui confère un rôle d'articulation. A l'échelle métropolitaine, Lyon fait partie du G4 - dont l'échelle de déplacement se situe au niveau des TER. Enfin, la Part-Dieu occupe une part très intéressante dans le système métropolitaine. Le quartier n'en constitue pas le centre de la ville mais en constitue peut-être le centre de l'agglomération lyonnaise, à équidistance entre l'hôtel de ville, le parc de la Tête d'Or, l'Université Jean Moulin ou la Manufacture des Tabacs. Il s'agit également du lieu de croisement de l'ensemble de ces éléments. A ce titre, la Part-Dieu est le lieu de possibilités très riches.

La Part-Dieu est souvent considérée comme un quartier d'affaires. Certes, mais il s'agit également d'un quartier habité, qui contient des équipements culturels (auditorium, bibliothèque, proximité des universités) et des commerces. En comparaison des différents quartiers d'affaire, la Part-Dieu compte 1 habitant pour 7 salariés contre 1 pour 9 à La Défense ou 1 pour 43 à La City à Londres. Pourtant, l'ambition est de faire de ces quartiers un cœur urbain vivant 24 heures sur 24, comme le centre-ville de Lyon aujourd'hui. L'enjeu consiste donc à essayer de combler cet écart.

Dans ce projet, l'AUC - qui travaille avec des programmistes, des spécialistes des transports, des écologues, des graphistes, des paysagistes, etc. - a réfléchi, avec la mission Part-Dieu - à une programmation qui ferait de la Part-Dieu :

- un quartier actif et moderne ;
- un hyper-centre métropolitain en tirant partie de la présence du centre commercial, en en facilitant sa traversée et en transformant les rez-de-chaussée pour en faire des socles actifs (commerces et services ouverts sur l'espace public) ;

- une traverse culturelle depuis les halls Paul Bocuse jusqu'à la place Francfort, en passant par l'auditorium, la Fnac, les cinémas, la bibliothèque, la gare - ouverts sur l'extérieur ;

- un lieu d'habitat renforcé qui pourrait être valorisé et pour lequel les services pourraient se développer.

Cette programmation équilibrée pose bien évidemment la question des transports. Le projet s'organise autour de quatre secteurs d'intervention appelés à se développer :

- Part-Dieu sud, lieu de développement des archives du Conseil général et d'immeubles de bureaux ;
- le secteur de la gare ouverte, avec l'ouverture de la gare et sa requalification ;
- le secteur du Grand Lyon qui pourrait se caractériser par la mise en réseau d'espaces verts et le développement de logements ;
- et le cœur Part-Dieu, avec l'ouverture du centre commercial sur la ville.

En termes de déplacements, Lyon est à la fois connecté au réseau national et au réseau régional. A l'avenir, ces connexions seront appelées à croître, de 120 000 voyageurs jour aujourd'hui à 223 000 à l'horizon 2030, soit une augmentation de 86 %. Cette évolution pose évidemment question au vu des conditions actuelles de déplacement dans le quartier. L'enjeu consiste à l'organiser, sachant que celle-ci n'est pas forcément liée au développement du quartier lui-même mais au développement des transports et de la mobilité et à la place de la Part-Dieu dans ce réseau d'échange. Les voyageurs en transports en commun sont également appelés à augmente r d'ici à 2030, passant de 164 000 voyageurs jour aujourd'hui à 292 000 en 2030.

Comment développer la mobilité dans un quartier saturé ? Une première solution consiste à privilégier les modes de déplacements qui optimisent l'espace disponible, c'est-à-dire les modes de transports collectifs que la ville a déjà considérablement développés. Mais au-delà, la stratégie doit être multimodale. Il faut à la fois travailler sur les transports en commun, la voiture, le vélo, les deux-roues motorisées, les déplacements piétonniers…

En matière de transports en commun, l'enjeu consiste à organiser la possibilité pour les bus de rouler de manière satisfaisante, c'est-à-dire dans des couloirs réservés, et à réorganiser et à développer le pôle d'échange entre bus, tramway et métros afin qu'il soit plus efficace. Accroître l'offre de transports en communs nécessiterait peut-être de desserrer les pôles d'échange des places Francfort et Béraudier afin de mieux répartir la quantité de personnes qui échangent à la Part-Dieu. L'enjeu consiste également à maintenir l'accessibilité routière depuis et vers le périphérique compte tenu du fait que la Part-Dieu constitue un point de passage obligé pour un certain nombre de trajets voiture. Le projet prévoit également la hiérarchisation des voies en fonction de leur rôle dans l'accessibilité et la desserte du quartier. Aujourd'hui, tous les axes ont peu ou prou la même fonction et accueillent à la fois les voitures, les bus, les vélos et les piétons. Les axes Servient et Bonnel sont toutefois davantage occupés par les voitures qui se dirigent vers le centre. Le Cours Lafayette pourrait être équipé d'un site propre pour le C3. L'objectif serait de rendre ces axes plus efficaces par rapport à leur fonction.

Parler de la voiture nécessite de parler du stationnement. Si la gare se développe, elle devra conserver une accessibilité en voiture. Mais l'idée serait d'éviter que les voitures n'aient à traverser trop souvent la voie ferrée. Des capacités de stationnement seraient donc développées du côté de la

place Béraudier, accessibles par la rue Bonnel et le Boulevard Vivier Merle, et symétriquement côté Villette.

La question des livraisons et de la logistique est également extrêmement importante afin d'éviter les désagréments voire les dangers qui y sont liés. L'idée serait d'envisager éventuellement des plateformes de livraison mutualisées qui pourraient également servir aux entreprises et aux habitants.

Le projet s'accompagnerait également du développement et du maillage du réseau cyclable. Si les cyclistes sont nombreux à la Part-Dieu, les conditions de circulation ne sont pas forcément favorables et les itinéraires ne sont souvent pas continus.

S'agissant de la gare, les échanges entre la sortie de la gare et le réseau métro-tramway, y compris à travers la gare, sont particulièrement importants. A cela s'ajoutent les pôles bus qui pourraient être davantage répartis, sur la longueur. L'objectif consiste à développer le pôle bus tout en facilitant la sortie de la gare et la traversée vers le centre-ville. Actuellement, un voyageur qui sort place Béraudier ne sait pas où il se situe dans la ville et la direction à prendre pour rejoindre le centre-ville. Pourtant, les berges du Rhône ne se situent qu'à 10-15 minutes à pied.

L'organisation du pôle multimodal pourrait prendre cette forme-là (voir diapo), sachant que les éléments sont encore en cours de discussion. Les axes Lafayette, Villette et Garibaldi seraient les futurs axes structurants. Le quartier ne serait plus desservi par un seul point mais par les quatre côtés. La dépose-minute serait localisée côté place Francfort. Les taxis seraient maintenus à leur place actuelle. Une vélo-station serait ajoutée. Le parking loueurs serait localisé côté est. Le sud serait équipé d'un pôle bus étendu le long du boulevard Vivier Merle et, sous la place Béraudier, d'une vélo-station, d'une station d'éco-mobilité pour les véhicules du futur, d'une dépose-minute, d'un parking moto et d'un pôle de taxis. La gare s'équilibrerait davantage entre les côtés ouest et est.

La rue Bouchut pourrait être prolongée jusqu'à la gare, par un mail piéton, qui permettrait de raccrocher la Part-Dieu à la ville. La gare ne serait plus considérée comme un monument mais comme un espace traversant. Dans cette réorganisation de l'espace, la fréquentation du quartier par les piétons serait favorisée. Les transports en communs ne peuvent être un succès que si l'espace public est confortable pour les piétons. Il s'agit d'un point particulièrement important. La gare de Berne en est un bon exemple ; l'ambiance y est très différente alors que les échanges y atteignent également 150 000 voyageurs jour. A la Part-Dieu, la problématique des déplacements à pied est d'autant plus importante que de nombreux trajets de courte distance s'effectuent encore en voiture alors que tous les déplacements à l'intérieur d'un cercle de 3 kilomètres de rayon autour de la gare pourraient se faire autrement qu'en voiture. Mais aujourd'hui, le piéton n'est absolument pas privilégié. Les obstacles sont nombreux et les espaces piéton, limités. L'objectif est de créer un « sol facile », à l'image des berges du Rhône. A ce titre, les acteurs du projet travaillent sur quelques espaces clés que sont le boulevard Garibaldi, l'esplanade du Dauphiné, les places Béraudier et Francfort situées de part et d'autre de la gare, et les deux axes que sont la rue Bouchu et la rue Servient.

Actuellement, les différents modes de transport sont répartis de la manière suivante : 29 % pour la voiture, 35 % pour les transports en commun, 3,7 % pour les vélos. A titre d'exemple, l'objectif serait de faire évoluer la part modale du vélo à 10 %, soit une augmentation de 400 %.

L'objectif du projet est de développer le quartier en y accroissant le nombre d'habitants, de commerces, d'entreprises, les loisirs et la culture mais en augmentant très peu le nombre de véhicules circulant dans le quartier. Ceci implique d'importants efforts de développement des autres modes de transport pour accroître l'efficacité du système tout en prévoyant également des lieux de pause.

Echanges avec la salle

De la salle

La traversée de la gare constitue un véritable problème aux heures de pointe, notamment pour les résidents des deux quartiers les plus proches, compte tenu de son encombrement par les voyageurs. Quant au B10, il semble qu'il sera démoli. Cette perspective est intéressante mais je rappelle que ce bâtiment sert également de pare-soleil à la place de Francfort, sachant que les deux places sont extrêmement chaudes l'été.

De la salle

Avez-vous déjà emprunté les transports en commun avec des bagages ? Je pense par ailleurs que la surface de la Part-Dieu est délimitée par les rues Garibaldi, Lafayette, Vivier Merle et Bouchu. Est-ce bien cela ?

De la salle

Je souscris entièrement à la notion d'accessibilité du quartier, notamment par les piétons, aujourd'hui très mauvaise en particulier dans l'axe est-ouest. Vous avez par ailleurs parlé de la nécessité de desserrer le pôle d'échange. En revanche, vous n'avez pas évoqué le métro - lequel passe pourtant au niveau du quartier. Cela prouve à quel point il est mal situé, notamment par rapport à la gare. Or je tiens à souligner qu'aujourd'hui, la dispersion des systèmes de transport constitue l'une des difficultés importantes de la Part-Dieu. La ligne C3 - qui constitue la principale ligne permettant la liaison avec le centre et le vieux Lyon - est également excentrée. A ce titre, le desserrement du pôle d'échange me pose question.

De la salle

Deux mises en garde ont été formulées quant au fait que cette réunion ne visait pas à traiter les problèmes locaux. Je souhaite toutefois rappeler les problèmes d'accessibilité des nouveaux arrêts de tramway, sur lesquels nous n'obtenons aucune réponse de la Mission Part-Dieu depuis le mois de juin.

Sur le C3, le site propre sans retour est presque intégralement en place grâce à une voie provisoire liée au chantier de la tour Nexity. Restent 300 mètres à réaliser, très simplement. Sur ce point, il nous a été répondu que le projet était à l'étude. Je ne comprends pas qu'un problème susceptible

d'être résolu aussi facilement nécessite des délais aussi importants. Les aménageurs ne font preuve d'aucune réactivité sur la question.

Par ailleurs, le projet que vous avez décrit semble parfait pour les piétons. Nous n'augmenterons pas le nombre d'individus présents à la Part-Dieu en en restant à la voiture. C'est pourtant le choix qu'a fait le Grand Lyon en maintenant quatre files de circulation et des contre-allées sur le Boulevard Vivier. Traversée ce boulevard est une véritable gageure. Dans le sens nord-sud, le réaménagement de la rue Garibaldi aurait été l'occasion rêvée de réduire la place de la voiture. Les trois files de circulation sont intégralement maintenues. Après aménagement, le nombre de véhicules restera inchangé. Nous avions demandé la suppression d'une file, ce qui nous a été refusé. Force est de constater que les directions d'aménagement consistent à conserver deux grands tuyaux voiture, nord-sud et est-ouest.

François DECOSTER

Concernant la traversée de la gare, le projet aujourd'hui à l'étude par l'ensemble des partenaires transports et le Grand Lyon vise à dégager le hall de la gare de tous les commerces pour les installer dans deux galeries côté Béraudier et Villette afin d'en doubler la superficie. Deuxième action prévue : la création d'accès directs aux quais depuis la rue Pompidou, ce qui permettra de répartir différemment les accès et de donner davantage d'espace dans la gare, à la fois pour les voyageurs et pour les piétons qui ne font que la traverser.

Par ailleurs, « desserrer » ne veut pas dire « diluer ». Mais certains échanges peuvent s'effectuer avant la Part-Dieu. A titre d'exemple, le C3 et le T1 pourraient échanger en dehors de la place Béraudier. L'objectif n'est pas de rendre les parcours mal-pratiques mais de desservir mieux de différents côtés, et de donner de la visibilité à d'autres points de desserte.

Quant au métro, je l'ai évoqué brièvement. Le projet de réorganisation du pôle d'échange devrait également lui donner une plus grande visibilité, notamment sur la place Béraudier.

Gérard CLAISSE

Je confirme qu'il y aura un problème d'accès aux arrêts du T4 pour les personnes à mobilité réduite du fait du positionnement de la rampe. J'espère que nous pourrons en revanche améliorer la situation. En revanche, concernant le boulevard Garibaldi, je ne peux pas vous laisser dire ce que vous dites. Il n'y a pas aujourd'hui trois voies de circulation sur ce boulevard, mais parfois sept, huit ou dix. Il ne s'agira en outre pas de trois voies rapides mais de voies régulées par des feux de circulation. Vous avez fait partie de ceux qui ont défendu un boulevard Garibaldi à deux voies ; d'autres défendaient le maintien des trémies. Nous avons maintenu trois voix compte tenu des tourner à droite ou à gauche à gérer.

Il convient également de rappeler que le réaménagement de ce boulevard s'accompagnera de la construction d'un couloir de bus, de l'amélioration des cheminements piéton en élargissant les trottoirs, de voies cyclables en site propre et d'un réaménagement des carrefours en plateaux. Ce travail de qualité doit permettre de retricoter les coutures entre ce quartier de la Part-Dieu et la rive gauche du Rhône.

De la salle

Le site propre prend fin à la piscine.

Gérard CLAISSE

Certes, mais ces aménagements se construisent dans le temps. La restructuration de la rue Garibaldi se poursuivra dans une deuxième puis dans une troisième tranche. Elle participe de la nouvelle conception de la mobilité.

De la salle

Le passage sous la gare constitue une grande difficulté pour les piétons, lesquels passent généralement par la gare. Il s'agit d'un point important. De nouvelles constructions sont par ailleurs prévues. Des parkings y sont-ils prévus ?

S'agissant de la circulation dans le quartier, je souhaiterais attirer votre attention sur la saturation actuelle aux heures de pointes de la rue Paul Bert - laquelle compte d'ores et déjà quatre voies.

De la salle

Une nouvelle ligne de transports en commun forte, du type nouvelle ligne de métro, est-elle prévue dans le projet ?

De la salle

Je n'ai pas entendu parler de l'extension de la capacité de la gare, des points de vue ferroviaire et piétonnier. Vous n'êtes pas sans savoir que la jauge de la gare en termes de quais est actuellement très réduire. Que pouvez-vous en dire ?

De la salle

J'ai lu sur un transparent qu'il était prévu de créer des stationnements automobiles supplémentaires autour de la Part-Dieu. Mais où stationneront les cyclistes en 2030 lorsque leur nombre aura augmenté ?

François DECOSTER

Je rappelle que demain, le passage entre les places Béraudier et Villette sera entièrement dégagé des services (guichets, salles d'attente) et commerces situés de part et d'autre, installés dans des galeries latérales. Des projets sont également à l'étude pour élargir le plateau ferré côté est et ajouter trois voies et élargir les quais en supprimant les quais de service situés au milieu. Ces évolutions prennent du temps dans la mesure où les TGV ne peuvent pas être arrêtés.

De la salle

Pensez-vous que cela suffira sachant que la gare a été conçue pour 30 000 voyageurs alors qu'elle devrait en accueillir 300 000 ?

François DECOSTER

Une gare sous-terraine est également à l'étude. Mais une telle situation coûte cher et nécessite en outre de faire descendre les trains. Je ne suis pas en mesure de répondre aux questions techniques à ce sujet mais les deux alternatives sont à l'étude pour augmenter la capacité de la gare.

De la salle

La Part-Dieu est la plus grande gare de correspondance de France. Faire correspondre les voyageurs en les faisant circuler entre deux étages me semble difficile.

De la salle

Que deviennent les transports en commun de type cars dans le projet envisagé ?

François DECOSTER

Ils seront déplacés vers la cour Villette, aujourd'hui occupée par des parkings. Une gare routière de 11 quais y serait installée. Les cars transiteraient par la rue Bonnel.

Bernard BADON

Le projet qui vous est proposé est le résultat d'un travail commun entre RFF, la région, l'Etat et le Sytral pour parvenir à organiser ce que sera l'ensemble du pôle d'échange sur le périmètre de la Part-Dieu. L'objectif est de redonner de l'espace au hall pour favoriser la circulation piétonne. Le projet cible devrait être arrêté début 2013. L'ajout de voies supplémentaire, l'augmentation de la capacité du pôle bus, la relocalisation de la gare routière ou encore le nouvel accès depuis la rue Pompidou sont autant de pistes destinées à favoriser les circulations.

De la salle

Où se situe la rue Pompidou ?

François DECOSTER

Elle se situe au sud de la place Béraudier et passe sous les voies ferrées.

Concernant l'ombre et la lumière, nous travaillons beaucoup sur la qualité des ambiances urbaines. Pour améliorer le confort des piétons et rendre le « sol facile » attractif, il faut tenir compte de l'ombre, du vent, de la lumière et du bruit et parvenir à configurer des espaces adaptés aux usages. Concernant la place de Francfort, nous réfléchissons à la possibilité d'y planter un nombre important d'arbres pour favoriser l'ombre. Une réflexion identique est en cours pour la place Béraudier. La question du climat de l'espace public occupe une place relativement centrale dans la réflexion sur le « sol facile ». Il ne suffit pas de faire de la place. Il faut que les espaces dégagés soient agréables et fréquentables.

S'agissant de la rue Deruelle, je pense que le réaménagement de la rue Garibaldi modifiera l'aspect « arrière » et triste de cette rue qui débouchera demain à proximité des halles et constituera une porte d'entrée du quartier.

Concernant la construction d'une nouvelle ligne de métro, nous avions réfléchi à la construction d'un arrêt supplémentaire sur la ligne D pour desservir la Manufacture des Tabacs. Je ne sais pas s'il serait crédible de proposer une nouvelle ligne. En tout état de cause, nous ne l'avons pas fait. Nous avons plutôt proposé des capacités de sites propres afin que les opérateurs puissent ensuite organiser la desserte comme ils l'entendent et choisir le mode adapté.

Concernant les stationnements, des études de capacité sont réalisées en fonction des programmes. L'objectif est de mutualiser au maximum les parkings. Dans le cadre du projet gare, un grand parking est envisagé sous la place Béraudier, pour les voyageurs et les hôtels. Je pense que les nouveaux logements disposeront de leur propre parking, à moins que des pôles de stationnement mutualisés soient prévus, lesquels favoriseraient l'émergence de nouveaux usages. De nombreuses places de parking privées ou publiques sont aujourd'hui libres à la Part-Dieu.

De la salle

Beaucoup de locaux, notamment de bureaux, sont également vacants.

François DECOSTER

L'utilisation des places aujourd'hui inutilisées permettra de répondre en grande partie aux développements futurs.

Bernard BADON

Il n'existe pas de bureaux vacants à ce jour à la Part-Dieu. Moins de 3 % des surfaces sont vacantes, ce qui correspond à une vacance technique. Il faut également savoir que les panneaux « à vendre » sont les mêmes qu'il y ait 50 ou 5 000 mètres carrés à vendre. Ces panneaux sont en outre utilisés à titre de publicité. Aujourd'hui, les entreprises sont plutôt à la recherche de bureaux à la Part-Dieu, qu'elles ne trouvent pas.

Concernant les parkings, j'insiste sur le fait que 50 % des parkings privés des immeubles de bureaux sont aujourd'hui vides et que les parkings publics ne sont remplis qu'à 70 % ; ils perdent en outre 3 points de fréquentation chaque année. Seul celui de la gare est saturé. Il est important d'objectiver ses propos.

Sur les nouveaux immeubles de bureaux, nous ne prévoyons pas obligatoirement de parkings. En revanche, nous considérons qu'il faut encore en prévoir pour les logements mais là encore, le nombre de voitures par famille diminue fortement.

De la salle

Combien de logements sont-ils prévus dans ce quartier ?

Bernard BADON

L'objectif est de construire 2 000 à 2 500 logements.

De la salle

Le parking de la gare dont les 20 premières minutes d'utilisation gratuites n'est jamais rempli car les automobilistes se garent sur le parking des autocars.

Bernard BADON

Nous sommes d'accord.

De la salle

Vous n'avez pas répondu à la question des vélos.

Gérard CLAISSE

Nous ne disposons pas encore de la réponse. Un parking vélo de 2 000 places est d'ores et déjà prévu mais comme vous l'avez fait remarquer, il risque d'être rapidement insuffisant compte tenu de l'augmentation prévue de l'utilisation des deux-roues. Le développement d'une politique de stationnement des deux-roues diffuse devra être envisagée.

François DECOSTER

Des stationnements vélo pourraient être organisés en surface ainsi que sous la gare. Des vélo-stations en étage pourraient également être envisagés. Des parkings voiture inoccupés pourraient être reconvertis en parkings deux-roues.

Gérard CLAISSE

En tout état de cause, vous avez soulevé cette problématique, de même que celle du stationnement des deux-roues motorisés. Ces dimensions doivent être intégrées au projet.

Je vous remercie pour votre participation. Je remercie également Georges Amar et François Decoster pour leur intervention. Je rappelle que la mission Part-Dieu vous est ouverte pour répondre à vos questions les lundis matins et mercredis après-midi.

Nous préciserons le tableau des parts modales à l'occasion de la prochaine réunion.